Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/2156

15. 08. 95

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainder Steenblock, Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/1982 —

Steuerausfälle durch ökologisch schädliche Steuervergünstigungen im Rahmen der Mineralölsteuer

Im Rahmen der Besteuerung von Mineralöl gelten sehr unterschiedliche Steuersätze für die unterschiedlichen Verwendungen von Mineralöl. Einige Verwendungen von Mineralöl werden der Mineralölsteuer überhaupt nicht unterzogen, für andere gelten reduzierte Steuersätze. Von der Mineralölsteuer befreit sind beispielsweise nach dem Mineralölsteuergesetz:

- Verwendung zur Aufrechterhaltung des Betriebes von Inhabern von Mineralölherstellungs- und Gasgewinnungsbetrieben;
- Verwendung als Luftfahrtbetriebsstoff für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen oder Sachen und in Luftfahrzeugen von Behörden und der Bundeswehr;
- Verwendung als Schiffsbetriebsstoff in der gewerblichen Schiffahrt und auf Behörden- und Kriegsschiffen.

Nur wenige Steuersatzdifferenzen innerhalb der Mineralölsteuer sind umweltpolitisch sinnvoll – wie z. B. der geringere Steuersatz für bleifreies Benzin gegenüber dem Steuersatz für verbleites Benzin –, die meisten Begünstigungen bzw. Befreiungen bestimmter Verwendungen von Mineralöl hingegen stellen umweltpolitisch schädliche Subventionen dar.

Auf die umweltpolitische Problematik dieser Steuerbefreiungen haben u. a. das ifo Institut für Wirtschaftsforschung in der Studie „Identifizierung umweltpolitisch kontraproduktiver Einzelregelungen innerhalb des Steuersystems" im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft, das Finanzwissenschaftliche Forschungsinstitut an der Universität zu Köln im Auftrag des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit sowie der Bund-Länder-Arbeitskreis „Steuerliche und wirtschaftliche Fragen des Umweltschutzes" hingewiesen.

Die durch die Steuerbefreiungen im Rahmen der Mineralölsteuer resultierenden Steuerausfälle werden teilweise im Subventionsbericht der Bundesregierung angegeben. Dabei weist ein Vergleich der im 14. Subventionsbericht (Drucksache 12/5580) für das Jahr 1993 aufgeführten Steuerausfälle mit den in der Mineralölsteuerstatistik genannten Verbrauchsmengen unversteuerten Mineralöls auf tatsächliche Steueraus-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 10. August 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

fälle in zehn- bis zwanzigfacher Größenordnung der im Subventionsbericht angegebenen Beträge hin, wie die folgende Übersicht zeigt. Dabei werden für die Schätzung der tatsächlichen Steuerausfälle laut Mineralölsteuerstatistik jeweils Annahmen hinsichtlich der anzuwendenden Regelsteuersätze für die steuerbefreiten Verwendungen von Mineralöl getroffen:

Art der Steuerbefreiung	Steuerausfälle laut Subventionsbericht	Befristung laut Subventionsbericht	Unversteuerte Verbrauchsmengen 1993 laut Mineralölsteuerstatistik	Regelsteuersatz 1993	Steuerausfälle bei Anwendung der Regelsätze 1993
Aufrechterhaltung des Betriebes	310 Mio. DM	unbefristet	1. 203,5 Mio. l (Leichtöle u. a. m.) 2. 3 198,8 Mio. kg (Schweröle u. a. m.) 3. 31 993,2 GWh Erdgas	1. Mindestens 550 DM/ 1 000 l 2. Mindestens 653 DM/ 1 000 kg 3. 47,60 DM/ MWh	1. > 0,1 Mrd. DM 2. > 2,0 Mrd. DM 3. > 1,5 Mrd. DM Summe: > 3,6 Mrd. DM
Luftfahrtbetriebsstoffe	250 Mio. DM	unbefristet	7 163 Mio. l	820 DM/1 000 l	5,9 Mrd. DM
Schiffsbetriebsstoffe	350 Mio. DM	unbefristet	3 218 Mio. l	820 DM/1 000 l	2,6 Mrd. DM

Vorbemerkung

Die Anfrage geht in ihrer den einleitenden Bemerkungen angefügten Übersicht unzutreffend von Steuerausfällen von mehr als 12,1 Mrd. DM für das Jahr 1993 aus. Die Gründe dafür liegen u. a. in bereits wesentlich zu hoch angenommenen Verbrauchsmengen an Leichtölen für die Aufrechterhaltung des Betriebes sowie in der unzutreffenden Berechnung der Steuerausfälle mit den Regelsteuersätzen.

Es ergibt beispielsweise keinen Sinn, im Zusammenhang mit der Steuervergünstigung zur Aufrechterhaltung des Betriebes von einer Kraftstoffverwendung, d. h. dem Regelsteuersatz, auszugehen, da die dafür eingesetzten Mineralöle ausschließlich verheizt werden und deshalb den ermäßigten Steuersätzen unterliegen würden. Die Einzelheiten ergeben sich aus der nachstehenden Übersicht, in der die vorgenommenen Änderungen kenntlich gemacht sind.

Für 1993 ergäbe sich danach ein „Steuerausfallvolumen" von etwa 8,1 Mrd. DM.

In diesem Zusammenhang ist jedoch zu berücksichtigen, daß bei den Luftfahrt- und Schiffsbetriebsstoffen im engeren steuerterminologischen Sinn nicht von Steuerausfällen gesprochen werden kann, soweit sich die Beträge auf von ausländischen Fluggesellschaften an Bord genommene bzw. von seegehenden Schiffen gebunkerte Betriebsstoffe beziehen, die unmittelbar nach dem Tankvorgang aus dem Steuergebiet verbracht werden.

Verbrauchsteuern sollen nach der überkommenen Steuersystematik den Verbrauch der Waren im Steuergebiet belasten, so daß in den genannten Fällen steuersystematisch eine Steuererhebung bisher nicht gerechtfertigt war und deshalb auch nicht von Steuerausfällen gesprochen werden kann. Dies schließt jedoch nicht die Möglichkeit einer EU-einheitlichen bzw. international abgestimmten Steuerregelung unter ökologischen Aspekten aus, da

insoweit eine Beschränkung auf das jeweilige Steuergebiet wegen der länderübergreifenden Auswirkungen der Umweltbelastung nicht zielführend ist. Ob sich eine derartige Regelung in absehbarer Zeit realisieren läßt, bleibt abzuwarten.

Bei Berücksichtigung der nicht im Steuergebiet verwendeten Mengen ergeben sich danach Steuermindereinnahmen von lediglich etwa 1 Mrd. DM.

Berichtigte Übersicht (wesentliche Änderungen / Ergänzungen in Fettdruck):

1	2	3	4	5	6
Art der Steuer-befreiung	Steueraus-fälle laut Subven-tionsbericht	Befristung laut Subven-tionsbericht	Unversteuerte Verbrauchs-mengen 1993	Regelsteuer-satz/**ermäßigter Steuersatz 1993**	Steuerminder-einnahmen bei Anwendung der zutreffenden Sätze
Aufrecht-erhaltung des Betriebs	310 Mio. DM	unbefristet	1. **Leichtöle: 9,7 Mio. l** 2. **Gasöle 192 Mio. l** 3. **Schweröle: 2,95 Mio. t** 4. Erdgas: 32 Mio. MWh	**1. 40 DM/ 1 000 l** **2. 80 DM/ 1 000 l** **3. 55 DM/t** **4. 3,60/MWh**	**1. 0,4 Mio. DM** **2. 15,5 Mio. DM** **3. 162,5 Mio. DM** **4. 115,2 Mio. DM**
			Insgesamt:		**293,6 Mio. DM**
Luftfahrt-betriebsstoffe	250 Mio. DM	unbefristet	7 163 Mio. l **(innerdeutsch: 310 Mio. l)**	820 DM/1 000 l	5,9 Mrd. DM **254,2 Mio. DM**
Schiffs-betriebsstoffe	350 Mio. DM	unbefristet	3 218 Mio. l **(innerdeutsch: 855 Mio. l)**	**550 DM/1 000 l**	**1,8 Mrd. DM** **470,2 Mio. DM**
			Insgesamt:		**1,018 Mrd. DM**

Anmerkungen:

Luftfahrtbetriebsstoffe: Der Betrag in Spalte 6 errechnet sich aus den im Steuergebiet getankten Mengen unter Einbeziehung der von ausländischen Fluggesellschaften an Bord genommenen Betriebsstoffe. Der im Subventionsbericht genannte Betrag berücksichtigt nur die auf rein innerdeutschen Flügen verbrauchten Mengen.

Schiffsbetriebsstoffe: Da in der Binnenschiffahrt ausschließlich Gasöl verwendet wird, ist der angenommene Steuersatz von 820 DM/1 000 l unrichtig. Es ist der Steuersatz für Dieselkraftstoff (550 DM/1 000 l) zugrunde zu legen. Die Verbrauchsmenge in Spalte 4 umfaßt sämtliche in Deutschland gebunkerten Mengen, also auch die seegehender Schiffe, die das Steuergebiet unmittelbar verlassen. Die an die Binnenschiffahrt abgegebenen Mengen betrugen 855 Mio. Liter (Quelle: Verkehr in Zahlen 1994, Hrsg. Bundesministerium für Verkehr mit DIW, Seite 289). Das ergibt einen Betrag von 470 Mio. DM.

1. Auf welcher Grundlage und mit welchen Annahmen und Berechnungen wurden im 14. Subventionsbericht die Steuermindereinnahmen für die Steuerbefreiung von Mineralöl für folgende Verwendungen ermittelt:

   a) Aufrechterhaltung des Betriebes,

   b) Luftfahrtbetriebsstoffe,

   c) Schiffsbetriebsstoffe?

Die im Subventionsbericht ausgewiesenen Steuermindereinnahmen beruhen auf den tatsächlichen Verbrauchsmengen, die die Inhaber von Herstellungsbetrieben bzw. die Verteiler und Verwender von Luftfahrt- und Schiffsbetriebsstoffen in ihren Jahresanmeldungen den Hauptzollämtern anmelden sowie ggf. auf Schätzungen für Verbrauchszeiträume, für die Anmeldungen noch nicht vorliegen. Bei den Luftfahrt- und Schiffsbetriebsstoffen

finden im Hinblick auf den Subventionsbegriff, wie er den Subventionsberichten zugrunde liegt, nur die Betriebsstoffmengen Berücksichtigung, die von inländischen Luftfahrtunternehmen bzw. von der inländischen gewerblichen Schiffahrt verwendet worden sind. Den Verbrauchsmengen werden sodann zur Ermittlung der Steuermindereinnahmen die für die jeweiligen konkreten Verwendungen einschlägigen ermäßigten Steuersätze (vgl. Spalte 5 der vorstehenden Übersicht) zugeordnet.

2. Wie ist jeweils der erhebliche Unterschied zwischen den im 14. Subventionsbericht genannten Beträgen für Steuerausfälle durch Steuerbefreiung von
   a) Verwendung von Mineralöl zur Aufrechterhaltung des Betriebes,
   b) Luftfahrtbetriebsstoffen,
   c) Schiffsbetriebsstoffen

   und den mit Hilfe der Mineralölsteuerstatistik ermittelbaren Steuerausfällen zu erklären?

Nach der berichtigten Übersicht und den einleitenden Bemerkungen kann von erheblichen Unterschieden zwischen den Angaben im 14. Subventionsbericht und der Mineralölsteuerstatistik nicht mehr die Rede sein. Die Divergenz der Steuermindereinnahmen bei Schiffsbetriebsstoffen läßt sich beispielsweise ohne weiteres dadurch erklären, daß die Steuermindereinnahmen für das letzte im Bericht genannte Haushaltsjahr auf der Grundlage der bekannten Verbrauchsmengen der Vorjahre geschätzt werden müssen. Solche Schätzungen sind im Hinblick auf die erheblichen Verbrauchsschwankungen gerade bei Schiffsbetriebsstoffen nicht einfach vorzunehmen.

3. Wie lange plant die Bundesregierung die unbefristeten Regelungen für die Steuerbefreiung von
   a) Verwendung von Mineralöl zur Aufrechterhaltung des Betriebes,
   b) Luftfahrtbetriebsstroffen,
   c) Schiffsbetriebsstoffen

   noch beizubehalten?

Die seit der deutschen Einheit vorgenommene Kürzung von Finanzhilfen und Steuervergünstigungen in Milliardenhöhe wird fortgesetzt, insbesondere durch verstärkte Befristung und Degression.

Eine Aufhebung der Steuervergünstigungen wäre nur durch Änderung der Richtlinie 92/81/EWG möglich. Diese Richtlinie sieht die Steuerbefreiung für Luftfahrt- und Schiffsbetriebsstoffe sowie für Mineralöle vor, die innerhalb eines Mineralölherstellungsbetriebes zu Herstellungszwecken verwendet werden.

Die Bundesregierung wird sich bei der bis Ende 1997 auf Grundlage eines Berichts der Kommission vorgesehenen Überprüfung von Steuerbefreiungen nach der genannten Richtlinie für eine stärkere Berücksichtigung ökologischer Belange einsetzen. Es

bleibt abzuwarten, ob sich entsprechende Regelungen in absehbarer Zeit realisieren lassen. Im übrigen hat die Bundesregierung im Rahmen des steuerlichen Subventionsabbaubeschlusses vom 10. Juli 1991 beschlossen, die in der Befreiung der gewerblichen Luftfahrt und Binnenschiffahrt von der Mineralölsteuer liegende Begünstigung abzubauen, da sie aus wettbewerblichen Gründen eine steuerliche Gleichstellung aller Verkehrsträger anstrebt. Zu den insoweit bestehenden rechtlichen Hindernissen wird auf die Antwort zur Frage 5 verwiesen.

4. Wie hoch wären die Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuer, wenn der Treibstoffverbrauch für alle Inlandsflüge mit dem seit dem 1. Januar 1994 gültigen Steuersatz für bleifreies Benzin von 0,98 DM/l besteuert werden würde?

Bei einem inländischen Verbrauch von 310 Mio. l ergäbe sich bei einem Steuersatz von 0,98 DM/l ein Steueraufkommen von 303,8 Mio. DM.

5. Welche rechtlichen Hindernisse stehen nach Auffassung der Bundesregierung einer Besteuerung von Luftfahrtbetriebsstoffen

   a) im Inlandsflugverkehr,

   b) im grenzüberschreitenden Luftfahrtverkehr,

   c) im nationalen Alleingang

   entgegen?

Innerhalb der EU sind Flugkraftstoffe für die gewerbliche Luftfahrt nach Artikel 8 Abs. 1 Buchstabe b der Richtlinie 92/81/EWG von der Mineralölsteuer obligatorisch befreit. Eine einseitige Abschaffung der Steuerbefreiung durch die Bundesrepublik Deutschland ist deshalb nicht möglich. Die Bundesregierung wird sich bei der bis Ende 1997 auf Grundlage eines Berichts der Kommission vorgesehenen Überprüfung von Steuerbefreiungen des Artikels 8 der genannten Richtlinie für eine Abschaffung der Steuerbefreiung einsetzen. Diesbezüglich wird auf die Antwort zur Frage 7 verwiesen.

Im übrigen stehen einer Aufhebung der Steuervergünstigung gegenüber ausländischen Luftfahrtunternehmen derzeit Regelungen des Chikagoer Luftfahrtübereinkommens sowie etwa 120 bilaterale Luftverkehrsabkommen entgegen. Die Bundesregierung hat gegenüber der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) bereits deutlich gemacht, daß sie auf eine Besteuerung des Flugbenzins in der EU hinwirken wird.

6. Beabsichtigt die Bundesregierung, wenigstens die Verwendung von Luftfahrtbetriebsstoffen bei Inlandsflügen in die Mineralölbesteuerung einzubeziehen?

   Wenn ja, wann und mit welchem Steuersatz?

   Wenn nein, warum nicht?

Im Hinblick auf die obligatorische Steuerbefreiung auch für Inlandsflüge in Artikel 8 der Richtlinie 92/81/EWG ist derzeit eine einseitige Abschaffung der Steuerbefreiung durch die Bundesrepublik Deutschland nicht möglich. Die Bundesregierung hat in der Vergangenheit wiederholt erklärt, eine europaeinheitliche Besteuerung der Flugkraftstoffe anzustreben. Sie hat im Hinblick auf die Wettbewerbssituation und die bestehenden Luftverkehrsabkommen einen nationalen Alleingang jedoch ausgeschlossen.

7. Was hat die Bundesregierung bisher unternommen, und was beabsichtigt sie, in Zukunft zu unternehmen, um die rechtlichen Grundlagen im nationalen und im europäischen Recht für eine Besteuerung von Luftfahrtbetriebsstoffen zu schaffen?

Die Bundesregierung wird weiter auf eine Aufhebung der Mineralölsteuerbefreiungen für Luftfahrtbetriebsstoffe im internationalen Rahmen hinarbeiten, wie sie es im Beschluß vom 29. September 1994 zur Verminderung der CO_2-Emissionen und anderer Treibhausgasemissionen in der Bundesrepublik Deutschland (Drucksache 12/8557) dargelegt hat:

„Wegen des erreichten Entwicklungsstandes ist die Begünstigung des gewerblichen Flugverkehrs gegenüber dem mit Mineralölsteuer belasteten Straßenverkehr und Schienenverkehr mit Diesellokomotiven nicht mehr gerechtfertigt. Für die Vermeidung von Nachteilen für die deutsche Luftfahrt wird in Zusammenarbeit mit anderen Staaten der EU eine einheitliche Lösung für die Europäische Union angestrebt. Die Bundesregierung wird sich in diesem Zusammenhang im Zuge der bis zum 31. Dezember 1997 geplanten Überprüfung der Steuerbefreiungen des Artikels 8 der Richtlinie 92/81/EWG erneut für die Abschaffung dieser Steuerbefreiung einsetzen."

Ein nationaler Alleingang ist aus rechtlichen Gründen nicht möglich und auch unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten nicht sinnvoll, da dies nur eine Verlagerung von Tankvorgängen in das Ausland zur Folge hätte, ohne daß es dadurch zu einer Reduzierung des Flugverkehrs käme.

8. Wie hoch sind die Steuerausfälle durch die Steuerbefreiung von Mineralöl bei der Verwendung
   a) als Luftfahrtbetriebsstoff in Luftfahrzeugen von Behörden und der Bundeswehr,
   b) als Schiffsbetriebsstoff auf Behörden- und Kriegsschiffen?

Verbrauch der Bundeswehr an

a) Luftfahrtbetriebsstoffen

Flugbenzin	524 000 l	entsprechen	0,5 Mio. DM
Kerosin	689 Mio. l	entsprechen	565,0 Mio. DM

b) Schiffsbetriebsstoffen

Gasöl	126 Mio. l	entsprechen	69,3 Mio. DM
		insgesamt	634,8 Mio. DM

Die Verbrauchsmengen anderer Behörden, wie z. B. der Wasserschutzpolizeien der Länder u. ä., sind der Bundesregierung nicht bekannt. Diese Mengen sind jedoch in der Gesamtsumme (siehe Übersicht in der Vorbemerkung) enthalten und fallen nicht ins Gewicht. Der unversteuerte Verbrauch der Bundeswehr kann nicht als Einnahmeverlust betrachtet werden, da insoweit eine entsprechende Belastung des Verteidigungshaushalts gegengerechnet werden müßte.

9. a) Ist der hohe Eigenverbrauch der Verwendung von Mineralöl zur Aufrechterhaltung des Betriebes nach Auffassung der Bundesregierung plausibel?

   b) Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung Anlaß zu der Vermutung, daß die Steuerbefreiung für Mineralöl zur Aufrechterhaltung des Betriebes diesen Betrieben Möglichkeiten zur Steuerhinterziehung bietet?

   c) Mit welchem Mineralölsteuersatz sind die folgenden in der Mineralölsteuerstatistik 1993 (S. 16) unter dem Stichpunkt „Unversteuerte Verwendung zur Aufrechterhaltung des Betriebes gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 MinöStG" aufgeführten Verwendungen jeweils zu besteuern, wenn die Steuerbefreiung aufgehoben werden würde:

      1. Benzol, Toluol, Xylol,
      2. Leichtöle ohne Luftfahrtkraftstoffe,
      3. mittelschwere Öle, ohne Luftfahrtkraftstoffe,
      4. sonstige Gasöle,
      5. andere Schweröle gemäß KN 270791,
      6. Flüssiggase,
      7. gasförmige Kohlenwasserstoffe,
      8. Erdgas?

Zu a) und b)

Die Annahme, der Eigenverbrauch bei der Verwendung von Mineralöl zur Aufrechterhaltung des Betriebes sei „hoch", ist nicht gerechtfertigt. Wie für alle Industriezweige stellt auch in der Mineralölindustrie der Verbrauch von Energie einen wesentlichen Kostenfaktor dar, der so gering wie möglich gehalten wird. So hat die Mineralölindustrie den Raffinerieeigenverbrauch in der Zeit von 1980 bis 1993 um 25 % reduziert.

Ebenfalls unbegründet ist die Annahme, die Steuerbefreiung biete Möglichkeiten zur Steuerhinterziehung. Die in Rede stehenden Unternehmen unterliegen der ständigen Steueraufsicht. Dabei haben sich keine Anhaltspunkte für spezifische Mißbräuche der Steuerbefreiung ergeben.

Zu c)

1. Benzol, Toluol, Xylol	40,00 DM/1 000 l,
2. Leichtöle	40,00 DM/1 000 l,
3. mittelschwere Öle	40,00 DM/1 000 l,
4. sonstige Gasöle	80,00 DM/1 000 l,
5. andere Schweröle	30,00 DM/1 000 kg zur Wärmeerzeugung, 55,00 DM/1 000 kg zur Stromerzeugung,
6. Flüssiggase	50,00 DM/1 000 kg,
7. gasförmige Kohlenwasserstoffe	3,60 DM/MWh,
8. Erdgas	3,60 DM/MWh.

Alle unter den Punkten 1 bis 8 aufgeführten Produkte werden in diesem Bereich ausschließlich zu Heizzwecken verwendet. Dabei werden nur andere Schweröle (Nummer 5; in der Regel schweres Heizöl) und Erdgas (Nummer 8) gewollt eingesetzt. Bei den anderen Mineralölen handelt es sich um verunreinigte Öle (Fehlchargen oder sog. Slop) aus der Produktion. Zum Verheizen wären diese Produkte im nicht verunreinigten Zustand zu wertvoll.

10. a) Für welche Zwecke wird die in der Mineralölsteuerstatistik 1993 (auf Seite 17) weiterhin ausgewiesene „unversteuerte Verwendung für gewerbliche Zwecke gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 MinöStG" gewährt?

Welche Verwendungen von Mineralöl in welchen Gewerbebetrieben sind hier jeweils steuerlich begünstigt?

b) Handelt es sich hier durchgängig um die sog. nicht-thermische Verwendung von Mineralöl?

c) Mit welcher Begründung werden diese Zwecke von der Mineralölsteuer ausgenommen?

d) Beabsichtigt die Bundesregierung dem Rat des ifo Instituts in der einleitend genannten Studie zu folgen und diese Steuerbefreiung zu streichen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

Zu a)

Zur Herstellung anderer Produkte (Nicht-Mineralöle), wie z. B. chemischer oder pharmazeutischer Erzeugnisse sowie von Kunststoffen, Farben und Lacken.

Zu b)

Ja (vgl. Antwort zu Buchstabe a).

Zu c)

Die Steuervergünstigung geht auf die durch das Straßenbaufinanzierungsgesetz vom 28. März 1960 geänderte Neufassung des § 8 MinöStG zurück. Seinerzeit wurde die Mineralölbesteuerung ihrem System nach von der Produkt- auf die Verwendungsbesteuerung umgestellt. Besteuert wird danach nur noch die energetische Verwendung.

Zu d)

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, diese Steuerbefreiung, die heute auf einer obligatorischen Regelung in Artikel 8 der Richtlinie 92/81/EWG beruht, zu streichen. Einer Abschaffung stehen steuersystematische (vgl. Antwort zu Buchstabe c) und wettbewerbspolitische Gründe (Gefahr von Produktionsverlagerungen) entgegen.

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, im nächsten Subventionsbericht zutreffend die tatsächlichen Steuerausfälle für die Steuerbefreiung

a) der Verwendung von Mineralöl zur Aufrechterhaltung des Betriebes,

b) von Luftfahrtbetriebsstoffen,

c) von Schiffsbetriebsstoffen

auszuweisen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung sieht insoweit keinen Handlungsbedarf. Wie sich insbesondere aus der Vorbemerkung sowie den Antworten auf die Fragen 1 und 2 ergibt, sind die im Subventionsbericht genannten Steuermindereinnahmen zutreffend ausgewiesen worden.

12. a) Aus welchem Grund liegt der Mineralölsteuersatz auf Dieseltreibstoff erheblich unter dem für Ottokraftstoffe?

b) Hält die Bundesregierung diese unterschiedliche Besteuerung von Treibstoffen aus umweltpolitischer Sicht für gerechtfertigt?

c) Was gedenkt die Bundesregierung zur Anpassung des Steuersatzes auf Diesel an den Mineralölsteuersatz auf Ottokraftstoffe zu unternehmen.

Das Verhältnis der Steuersätze für Dieselkraftstoff und Ottokraftstoff untereinander ist in erster Linie historisch gewachsen, wobei heute der Gesichtspunkt der Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Straßentransportgewerbes im europäischen Vergleich im Vordergrund steht. Umweltpolitische Gesichtspunkte sind dabei nicht berücksichtigt.

Die deutsche Dieselbesteuerung mußte sich auch deshalb maßgeblich nach den Steuersätzen im benachbarten Ausland richten, um Anreize zum – auch umweltpolitisch unerwünschten – Tanktourismus nicht noch weiter zu vergrößern.

Darüber hinaus ist im Bereich der Fahrzeugbesteuerung eine Gesamtschau von Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer erforderlich. Bei der Addition der Mineralölsteuer und der Kraftfahrzeugsteuer werden ein Diesel-PKW und ein PKW mit Ottomotor – bei jeweils durchschnittlichen Fahrleistungen und Verbräuchen – in gleicher Höhe besteuert. Eine Anpassung der Mineralölsteuersätze für Diesel und Benzin wäre daher nur im Gleichklang mit einer Regelung für die Kraftfahrzeugsteuer möglich.

Die unter deutschem EU-Vorsitz im zweiten Halbjahr 1994 geführten Beratungen über eine Anhebung der Mineralölsteuermindestsätze sind noch nicht abgeschlossen worden. Die Bundesregierung würde eine Anhebung der Mindestsätze bei der Mineralölsteuer begrüßen, da hierdurch eine weitere Annäherung der Mineralölsteuerbelastung innerhalb der EU erfolgen kann.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333